Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

58

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de Volkswagen dieselgate* (ingezonden 24 augustus 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 26 september 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Dieselschandaal Volkswagen dreigt opnieuw op te laaien»[1] waarin staat dat de update van de Audi Q5 tot gevolg heeft dat de testemissies stijgen in plaats van dalen en het bericht «Rapport uitstoot Renault verzweeg belangrijke details»?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening van de Duitse consumentenorganisatie VZBV dat Volkswagen de uitstoot van modellen die een update hebben gekregen onafhankelijk dient te laten testen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid u in Europa in te zetten voor zo'n onafhankelijke test van automodellen van alle fabrikanten die in verband met te hoge emissies teruggeroepen worden?

Antwoord 2
Europese wetgeving vereist dat de Duitse typekeuringsautoriteit KBA de door Volkswagen voorgestelde aanpassingen eerst goedkeurt, voordat de update wordt doorgevoerd. Voor het verkrijgen van deze goedkeuring moet Volkswagen testen uitvoeren. Een onafhankelijke technische dienst ziet er hierbij op toe dat dit op de juiste wijze gebeurt. De modellen die voor een software update worden teruggeroepen, worden dus al onder de verantwoordelijkheid van een onafhankelijke partij getest. In deze systematiek past het niet dat een lidstaat een door een andere lidstaat afgegeven goedkeuring gaat hertesten. Op verzoek van uw Kamer[3] voeren de RDW en TNO wel een

[1] Het Financieel Dagblad, 23 augustus 2016
[2] Het Financieel Dagblad, 23 augustus 2016
[3] Motie Geurts/Van Veldhoven (Kamerstuk 31 209, nr. 197)

ah-tk-20162017-58
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

second opinion uit naar de door KBA goedgekeurde oplossing. De RDW en TNO brengen hiertoe een bezoek aan Duitsland. Ik verwacht de resultaten hiervan op korte termijn.

Vraag 3
Wat betekent de hogere uitstoot van de Audi Q5 na de update in testomstandigheden voor de nieuwe praktijkemissies van de Audi Q5?

Antwoord 3
Het is aan de KBA om de door Volkswagen voorgestelde aanpassing te onderzoeken en te bezien of de aanpassingen leiden tot prestaties die binnen de gestelde marges liggen. De software update zorgt er in dit geval voor dat de aangepaste modellen tijdens de typekeuringstest op de rollenbank aan de Euro-5 NOx-norm van 180 mg/km voldoen. Dit betekent echter niet dat de emissies van de aangepaste auto's in de praktijk ook aan deze waarde voldoen. Euro-5 dieselpersonenauto's stoten in de praktijk gemiddeld 500 mg/km uit, dat wil zeggen ongeveer drie keer de norm. Nederland heeft de Europese Commissie er tijdens het Nederlandse voorzitterschap op aangesproken dat de praktijkemissies van stikstofoxiden door nieuwe dieselauto's zoveel hoger zijn dan de typekeuringsnorm. De Europese Commissie heeft hierop aangegeven zo snel mogelijk meer duidelijkheid te geven over de interpretatie van wet- en regelgeving omtrent deze bepaling.

Vraag 4
Is bekend of er meer modellen van de Volkswagen-groep zijn waarbij de testemissies na de update verslechteren in plaats van verbeteren?

Antwoord 4
Ik heb hier geen informatie over.

Vraag 5
Bent u van plan bij uw Franse collega om opheldering te vragen over het mogelijk weglaten van belangrijke details in het onderzoek naar de emissies bij Renault en de Kamer over de uitkomsten hiervan te informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5
De Europese Commissie heeft de achterliggende data van het onderzoek opgevraagd. Ik zie geen aanleiding om zelf bij mijn Franse collega verdere opheldering te vragen. De Franse overheid heeft overigens al publiekelijk elke intentie om feiten weg te laten ontkend.

Vraag 6
Heeft TNO onderzoek gedaan naar de praktijkemissies van de Renault Captur? Zo ja, heeft TNO in haar praktijkonderzoeken aanwijzingen gevonden dat het stikstoffilter in de Renault Captur dieselauto harder werkt tijdens testcycli dan in de praktijktest?

Antwoord 6
TNO heeft geen onderzoek gedaan naar de praktijkemissies van de Renault Captur. TNO heeft het afgelopen jaar in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wel metingen uitgevoerd naar de praktijkemissies van een Renault Clio en twee Renault Meganes, alle met dieselmotor. De resultaten van deze metingen worden binnenkort naar uw Kamer gestuurd.

Vraag 7
Overweegt u om Volkswagen en Renault te verplichten om voor de modellen die een update hebben gekregen een praktijktest door TNO of een andere onafhankelijke keuringsinstantie te laten uitvoeren om te zien wat het effect is op de praktijkemissies? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Zoals aangegeven bij vraag 2 moet de typekeuringsautoriteit die de goedkeuring voor een type heeft afgegeven, en die daarmee verantwoordelijk is voor recalls bij het type, er op toezien dat het voertuig na de recall aan de geldende normen voldoet. Hiertoe moet door een onafhankelijk technische

dienst vastgesteld worden dat het voertuig na de aanpassing weer aan de voorschriften voldoet. Er is geen juridische basis om fabrikanten te verplichten om praktijktesten uit te laten voeren aan modellen die een software update hebben gekregen. Praktijktesten worden als onderdeel van de typekeuring binnenkort wel verplicht bij de introductie van de nieuwe Real Driving Emissions test procedure in 2017.